



XLIX Legislatura

DIVISIÓN PROCESADORA DE DOCUMENTOS

Nº 234 de 2020

Carpeta Nº 496 de 2020	Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas

---

SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS INTERNACIONALES

Creación

SITUACIÓN DEL TRANSPORTE INTERDEPARTAMENTAL

Versión taquigráfica de la reunión realizada
el día 5 de agosto de 2020

(Sin corregir)

Preside: Señor Representante Benjamín Irazábal.

Miembros: Señores Representantes Andrés Abt, Rodrigo Albernaz Pereira, Eduardo Elinger, Martín Tierno y Carlos Varela Nestier.

Delegado de Sector: Señor Representante Iván Posada Pagliotti.

Asisten: Señores Representantes Sebastián Cal, Valentina Dos Santos, Eduardo Lust Hitta, Rafael Menéndez Cabrera y César Vega Erramuspe.

Invitados: Por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, señores Luis Alberto Heber, Ministro; Juan José Olaizola, Subsecretario y Daniel Olmedo, Director General de Transporte Aéreo.

Por el Ministerio de Defensa Nacional, señores Javier García, Ministro y coronel Jorge Fernández.

Por el grupo de trabajadores del transporte de la coordinadora del interdepartamental, señores Juan Arellano, Marcelo Da Motta, José Luis Duarte y Danilo Tunin.

Secretaria:	Señora Doris Muñiz.
Prosecretaria:	Señora Joseline Rataro.

═══════‖═══════

SEÑOR PRESIDENTE (Benjamín Irazábal).- Habiendo número, está abierta la reunión.

Damos la bienvenida a la delegación integrada por el ministro de Defensa Nacional, doctor Javier García, acompañado por el coronel Jorge Fernández, y el ministro de Transporte y Obras Públicas, señor Luis Alberto Heber, acompañado por el señor subsecretario, Juan José Olaizola y el director general de Transporte Aéreo, señor Daniel Olmedo.

Dése cuenta de los asuntos entrados.

(Se lee:)

"PROYECTOS DE LEY

OSIRIS RODRÍGUEZ CASTILLOS – Designación al puente sobre el río Yí en la Ruta N° 6, ciudad de Sarandí del Yí, departamento de Durazno. C/455/2020 – Repartido 149/2020.

SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS INTERNACIONALES – Creación. C/496/2020 – Repartido 179/2020.

SOLICITUDES DE AUDIENCIA

TRABAJADORES DEL TRANSPORTE DE LA COORDINADORA DEL INTERDEPARTAMENTAL.- Trabajadores de la Coordinadora del Inter- departamental solicitan audiencia.- Asunto 147344.

ASOCIACIÓN DE PILOTOS AEROAPLICADORES (APAU).- Solicitud de audiencia.- Asunto 147444.

AERO CLUB DEL URUGUAY.- Solicitud de audiencia.- Asunto 147447.

CÁMARA URUGUAYA DE COURIERS.- Solicitud de audiencia.- Asunto 147448.

FEDERACIÓN URUGUAYA DE AEROCLUBES (FUDA).- Solicitud de audiencia. Asunto 147449.

ASOCIACIÓN NACIONAL DE EMPRESAS PRIVADAS AEROAGRÍCOLAS.- Solicitud de audiencia.- Asunto 147451.

ASOCIACIÓN DE ORGANIZACIONES DE MANTENIMIENTO AERONÁUTICAS.- Solicitud de audiencia.- .- Asunto 147451.

ASOCIACIÓN NACIONAL DE EMPRESAS DE TRANSPORTE AEROCOMERCIAL.- Solicitud de audiencia.- .- Asunto 147451.

SIBULTAX S.A.- Solicitud de audiencia.- .- Asunto 147450.

CARRASCO FLIGHT SCHOOL S.R.L. Solicitud de audiencia.- .- Asunto 147452.

ASOCIACIÓN DE USUARIOS DE ADAMI.- Solicitud de audiencia.- .- Asunto 147453.

INVITACIONES

POLÍTICAS VINCULADAS AL TRANSPORTE DE CARGA POR CARRETERA.- La Dirección Nacional de Transporte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas remite invitación. – Asunto 147068.

- Fueron repartidos oportunamente".

——Los señores ministros han sido invitados para referirse al proyecto de ley relativo al Sistema Nacional de Aeropuertos Internacionales.

SEÑOR MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL.- Siempre es un placer estar acá.

Quiero hacer una anotación al margen. Es mi intención concurrir al entierro del exsenador Zumarán; todos saben la relación que me unía a él. Si lo señores diputados no lo toman a mal, creo que el señor ministro Heber, el señor subsecretario Olaizola, el director general Olmedo y el coronel Fernández pueden continuar trabajando una vez que me retire de sala

Por estos motivos solicité comenzar yo con el trabajo de la tarde de hoy.

En primer lugar, quiero decir que este es un proyecto que participa de una realidad política que especialmente queremos destacar. Esta fue la última iniciativa presentada por la administración anterior; está fechado el 28 de febrero de este año. Quizás, y sin quizás, fue el último proyecto de ley presentado.

No es menor que una nueva Legislatura, con otras mayorías políticas, con un nuevo gobierno, distinto al anterior, aborden este proyecto y continúen con la intención de caminar en el sentido que estaba planteado. Esto habla a las claras de la coincidencia de todo el sistema político acerca de la importancia de regularizar y sistematizar la red de aeropuertos nacionales.

Como todos sabemos, abundan las circunstancias en las que puede haber diferencias, algo normal en la vida política, pero es bueno resaltar aquellas que participan de otro tipo de análisis -como en esta ocasión-, con coincidencias de parte de los partidos políticos, en este caso, de dos administraciones diferentes.

En segundo término, estamos hablando de la regularización o sistematización de un buen instrumento del desarrollo del país, que debe tener la jerarquización necesaria porque buena parte de nuestro producto bruto interno ingresa por estas puertas que tiene Uruguay. Nosotros queremos potenciar estas puertas aeroportuarias porque son vitales en materia de turismo a la hora del ingreso de divisas y en materia de comercio, dinamizándolo; seguramente esta visión coincida con la que se tuvo anteriormente.

En la Cámara de Senadores, cuando comenzamos a analizar esta iniciativa -creo que comparecimos hace un mes, con la misma delegación que hoy está aquí-, llegamos a una coincidencia que después se vio plasmada en el proyecto aprobado en el Senado, que tiene que ver con la separación de dos conceptos.

Uno de ellos refiere a la sistematización de los aeropuertos, y aclaro que utilizo el vocablo "sistematización" en sentido genérico, como organización del sistema aeroportuario; antes era una red y ahora es un sistema.

El otro concepto tiene que ver con la concesión

Desde nuestra visión la sistematización no podía estar atada a la concesión y, por lo tanto, separamos, abrimos los conceptos. Obviamente, para el posterior desarrollo del sistema de aeropuertos la inversión será muy importante. Sin inversión diría que es imposible crear un sistema nacional de aeropuertos internacionales, pero no queríamos que una cosa se condicionara a la otra.

En tercer lugar, quiero destacar que también hicimos una separación que entendimos sustantiva a la hora del análisis. Este proyecto no crea un sistema de aeropuertos con nombre propio; crea un continente, que es el sistema, cuyo contenido será la definición de cuáles aeropuertos integrarán esta red, lo cual se definirá con posterioridad. Digo esto porque si comenzábamos a poner nombres, quizás la posibilidad de avanzar iba a ser más lenta que la que nos brinda el camino que estamos recorriendo hoy. Creamos el sistema y, posteriormente, la reglamentación establecerá, no en un solo acto sino que podrá hacerlo por tractos sucesivos, cómo será el contenido de ese continente, que es el sistema aeroportuario.

Básicamente, estos son los parámetros de análisis que quería trasmitir como Ministerio de Defensa Nacional porque como ustedes saben somos coparticipantes, ya que el tema aeroportuario implica necesariamente una interinstitucionalidad. Así que en el marco de esa interinstitucionalidad el decano de todos nosotros, el ministro Heber, continuará.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Creo que la introducción que hace el ministro de Defensa Nacional, doctor Javier García, es más que suficiente para explicar los parámetros de la discusión que tuvimos en el Senado. Y como estamos en un sistema bicameral, seguramente, existan otras consideraciones de parte de los señores diputados respecto del tema que nos ocupa.Por lo tanto, más que ahondar en lo que está escrito, que está claro, me gustaría escuchar las preguntas y opiniones de los señores diputados.

SEÑOR CAL (Sebastián).- Agradezco la presencia de los señores ministros, del señor subsecretario y de los asesores que hoy los acompañan.

Me ha sorprendido la velocidad con que se ha movido este proyecto. Como bien ha dicho el señor ministro de Defensa Nacional esta iniciativa fue presentada el 28 de febrero por el expresidente Vázquez, por lo que sorprende la velocidad con la que se ha movido; de todas maneras, nada me alegra más que entre los orientales nos pongamos de acuerdo porque no quiero creer en la enemistad entre orientales.

Es un proyecto que me toca muy de cerca por mi profesión: soy piloto comercial de avión y piloto privado de helicóptero. Durante mucho tiempo he padecido las incomodidades que genera la infraestructura aeronáutica a nivel nacional, pues para volar hasta Paysandú, Salto, Durazno o hasta alguna pista en un campo hemos tenido que acarrear bidones de combustible atrás de una camioneta. Sabemos, y nos preciamos de ser conocedores, del devenir de la infraestructura aeronáutica a nivel nacional.

En estos días, cuando comencé a interiorizarme de este proyecto, me he empapado un poco más de los números.

A veces los pilotos tenemos una relación, diría, un poco áspera con la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica por las dificultades que se nos presentan para sacar la licencia una vez por año, pero en esta oportunidad debo poner el énfasis en lo que concierne a los recursos con que cuenta la Dinacia para administrar los muy numerosos aeropuertos que tenemos en el interior del país. No los voy a nombrar a

todos, pero tenemos aeropuertos en Artigas, Salto, Durazno, Tacuarembó, Rivera, y muchas más pistas privadas en las que esta Dirección no tiene injerencia, pero sí las tiene registradas. Para que se hagan una idea en Uruguay hay más de mil pistas en las que podemos operar; muchas son privadas y otras no.

Una de las principales dificultades que tiene la aviación general, sobre todo en el interior del país, es el acceso al combustible. Entonces, cuando se habla de generar una red nacional de aeropuertos y mejorar la infraestructura aeronáutica la comunidad aeronáutica se siente entusiasmada; sin embargo, el tema que nos preocupa es a qué costo.

Anualmente ingresan aproximadamente US$ 52.000.000 a la Dinacia, pero para el mantenimiento de todos los aeropuertos en el interior del país, y los que están en Montevideo, incluido el de Melilla, que es el aeropuerto que recibe más operaciones de aviación general -se denomina "aviación general" a todos los vuelos que no son comerciales-, recibe US$ 3.500.000. Esto fue lo que recibió el año pasado.

Entonces, cuando veo estos números me cuestiono si es que realmente no se ha hecho un buen uso del dinero que recibe la Dinacia. Cuando saco cuentas y veo que en el 2019 recibió US$ 3.500.000 para mantener todos esos aeropuertos, digo: "Bueno, esta gente hace de tripas corazón, y hasta ahora, en más de una oportunidad la he criticado de gusto". Ahora, ello no implica que la solución de fondo sea conceder la soberanía de nuestros aeropuertos internacionales hasta por cincuenta años a una empresa privada que desde 1993 tiene concesionado los dos principales aeropuertos de Uruguay y ha tenido una serie de increíbles incumplimientos de los contratos; tengo una copia de ellos en mi poder. Por ejemplo, hay uno en esta serie de incumplimientos que no es menor, que perjudica a la aviación general, al turismo y a la propia conectividad aérea de todo el país; aclaro que no me voy a extender en los incumplimientos, pero quiero que el señor ministro García, que debe retirarse, por lo menos se lleve un resumen de los puntos que voy a mencionar.

Continúo: en el año 1993, cuando se firma este contrato con Corporación América Airports, se establece que dentro de los primeros seis años debía instalar un ILS en el aeropuerto de Laguna del Sauce. ¿Qué implica un ILS en el aeropuerto de Laguna del Sauce? Mucho, para el turismo, para la aviación en general y para la conectividad que necesitamos como país. Un ILS es un sistema de aproximación de radio ayuda para poder aterrizar en condiciones meteorológicas adversas. Pues bien: nunca cumplió. Este es uno de los tantos puntos que Corporación América no cumplió.

Ahora bien: este proyecto de ley está hecho para Corporación América Airports porque nadie más va a querer concesionar una red nacional de aeropuertos si los dos principales que incluye esta red y los dos únicos rentables ya están concesionados. Cabe aclarar que los aeropuertos del interior no están hechos para ser rentables. Es imposible que en un país como el Uruguay los aeropuertos del interior sean rentables, pero tienen que estar y los necesitamos para recibir inversores, para dar comodidad a los inversores que precisamos pescar en todos los puntos del país. Entonces, como decía, nadie va a querer concesionar una red nacional de aeropuertos internacionales si los dos principales aeropuertos y los únicos dos rentables que están incluidos en esa red ya están concesionados hasta 2033. Es más, la Corporación América -para la que está hecho este proyecto- ya tiene designado quién va a ser el gerente de la red nacional de aeropuertos; ellos ya asumieron que por la propia condición que se está dando es imposible que haya alguien más que venga a interesarse por adquirir la red nacional de aeropuertos.

Entonces, retomando el hilo conductor de mi exposición, realmente me preocupa votar un proyecto de ley por el que puedo otorgar la soberanía de los aeropuertos

internacionales del Uruguay a una empresa que no cumplió lo establecido en los contratos de 1993, por ejemplo, para el aeropuerto de Laguna del Sauce.

Más allá de todo esto, está la otra cara, que es la aviación general y la crisis por la que pasa. La aviación no es de ricos; quienes lo dicen, y lo he escuchado muchas veces, cometen un gran error. Se dice: "Si tienen plata para volar, que paguen", y con esa mentalidad, poco a poco, se viene reduciendo la cantidad de aeronaves que tenemos en el Uruguay. Claramente, por un tema topográfico, por el tamaño que tenemos y por la cantidad de gente, las aeronaves que están en el Uruguay dan servicio a los países vecinos, a Argentina y a Brasil, y los costos que se manejan en los aeropuertos concesionados son prácticamente prohibitivos para la aviación general. Si quieren les puedo mostrar una factura de hace pocos días de un piloto que conocen muchos de los aquí presentes ya que, inclusive, volaron con él; el hombre venía vacío desde el aeropuerto de San Fernando, Buenos Aires, pero como no puede aterrizar en Melilla -un aeropuerto internacional que, como les decía, es el que tiene mayor cantidad de operaciones- por las condiciones sanitarias del momento en virtud de las cuales se restringieron las entradas y salidas del país a los aeropuertos de Laguna del Sauce y de Carrasco, tuvo que hacerlo en este último. Si hubiera aterrizado en Melilla, hacía migraciones y aduanas -venía solo y vacío- y no pagaba un centavo. Sin embargo, tuvo que pagar algo más de US$ 260 por aterrizar en Carrasco -tengo la factura- y lo mismo para retirarse. Si él aterrizaba en Melilla hubiese pagado cero peso. Ahora, ustedes se preguntarán: "¿Acaso la aviación general no paga un centavo?" No, no es que la aviación general no pague nada; ya paga. La aviación general paga lo que se llama el TGU. Para quienes no lo sepan, el TGU viene a ser la patente del avión. ¿A qué le da derecho eso? A utilizar los aeropuertos nuestros. Pagan. Entonces, mi preocupación es qué va a pasar con nuestra tan devenida aviación general si esta misma empresa se hace cargo de otros aeropuertos. Y ya me dijeron. "No te preocupes que eso después lo arreglamos, pero no van a pagar nada". ¿No tenemos la posibilidad de dejarlo por escrito? ¿No tenemos la posibilidad de dejar por escrito que los aeropuertos que queden fuera de esta red no van a perder su categorización?

Nos estamos basando mucho en lo que dice la OACI. Esa organización nos hace recomendaciones y estamos encantados porque luego vienen una vez por año para calificarnos. Pero también la OACI nos dice muchas más cosas que no se tienen en cuenta. Acá tengo el Anexo Nº 9 de la OACI al Convenio de la Aviación Civil Internacional. En el Capítulo IV, "Despacho y permanencia de aeronaves", aparece otra recomendación. El punto 2.45, "Método recomendado", dice: "En los aeropuertos internacionales en los que las operaciones de la aviación general internacional sean poco frecuentes, los Estados contratantes deberían autorizar a una dependencia gubernamental a efectuar, en nombre de todos los organismos de inspección fronteriza, el despacho de las aeronaves y de su carga". ¿Qué quiere decir esto? Esta es la categoría que ya tienen muchos aeropuertos actualmente en el interior del país. Me dicen: "Nos incrementa el costo tener esos aeropuertos, por migraciones y por aduanas", pero son a requerimiento. No tenemos personal permanente en el aeropuerto de Rivera, no tenemos personal permanente en el aeropuerto de Melo, no tenemos personal permanente en el aeropuerto de Artigas; se trata de personal a requerimiento.

El otro día, me decían: "Con esto, fijate Sebastián, van a bajar los costos para el Estado en los aeropuertos". Digo: "¿Cómo? No; ¿con el personal?; no". Los torreros los vamos a seguir pagando nosotros; la Policía Aérea Nacional la vamos a seguir pagando nosotros; el personal de migraciones y aduanas lo vamos a seguir pagando nosotros. Entonces, me pregunto: ¿qué va a poner el concesionario? Lo mismo que pone en Laguna del Sauce, es decir, una persona que está para cobrarte, que es la misma que

maneja la camioneta y te lleva hasta el avión, que es la misma que pone las calzas al avión -las maderas que se le colocan a las ruedas para que no se mueva-, que es la misma que pone los conos y abre la puerta, etcétera. Entonces, esto va a dar trabajo a uno o dos funcionarios, según el aeropuerto; no creo que a más de uno por turno.

El otro día, también me decían: "Esto va a estar bueno porque vamos a tener servicio los trescientos sesenta y cinco días del año durante las veinticuatro horas". Pero en el propio proyecto queda muy claro que esto va a suceder si el flujo de aeronaves así lo requiere.

El proyecto original detallaba la cantidad de aeropuertos que iban a estar incluidos y me parecía algo bueno porque, por lo menos, sabíamos qué íbamos a votar o a qué íbamos a estar sujetos.

Sé que hay apuro por aprobar esto; lo tengo clarísimo. Me ha llamado más gente por esto que por mi cumpleaños, pero creo que tenemos que reverlo y pensar en el efecto que puede tener. No tengo otra intención que no sea sumar y aportar para el bien de todos nosotros; tenemos que saber que quienes votemos este proyecto seguramente no podamos llegar a ver el término de estas concesiones. Si no me equivoco, soy el más joven de esta sala: tengo treinta años; ojalá pueda vivir hasta los ochenta años, pero lo veo un poco difícil con las calenturas que me estoy agarrando acá.

Mi única intención es aportar para que se vote esto con conciencia. Me cuesta entender que el Frente Amplio presente un proyecto con la intención de privatizar los aeropuertos hasta por cincuenta años; realmente, me cuesta entenderlo. No estoy para juzgar a nadie; entiendo que se pudo haber cambiado de opinión.

Si caigo en la cuenta de que me faltó decir algo, más adelante hago algún otro comentario. Resumido, creo que la cosa va por ahí.

SEÑOR LUST HITTA (Eduardo).- Tengo una pregunta puntual -quizás debería haberla hecho por mi cuenta, pero no lo hice; pido disculpas-; estoy ante un tema que claramente no entiendo; vine a aprender. Si la concesión está otorgada hasta 2033, ¿qué prevé el contrato para 2034? Terminada la concesión, ¿qué dice el contrato? ¿Esa estructura tan buena vuelve al patrimonio estatal y la administra el Estado con todos los beneficios que ello le traería, según mi parecer? Esta es mi pregunta.

Ahora, voy a dar mi opinión: el hecho de dejar actividades en manos de privados -que también son bienvenidos- nos ha demostrado que ellos han ganado mucho -algo que está bien porque se mueven por interés, como todos; me incluyo- y que el Estado ganó poco. Después necesitamos dinero para los servicios sociales y para cubrir todas las funciones jurídicas del Estado y no se recauda.

Entonces, volviendo a la pregunta: si este es un buen negocio y los que se van nos dejan la estructura moderna armada -es lo que yo veo; no conozco, pero veo-, ¿por qué no esperar hasta 2033 y que el Estado continúe con ese servicio recibiendo los beneficios económicos, que también tiene el particular, y mucho y que está bien que los tenga porque el interés es lo que lo mueve, no la solidaridad? ¿Por qué no nos quedamos con eso y percibimos los ingresos que el interés provoca y también el derrame, la riqueza de tu vecino -como decía Dan Smith en "La riqueza de las naciones"- para cubrir las necesidades del Estado a través de Rentas Generales?

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- He charlado mucho con el señor diputado Sebastián Cal y reconozco que es un experto: es piloto. Es más: creo que él tenía la intención de formar una comisión especial en la Cámara de Representantes. Eso lo vi con buenos ojos; le dije: "Dale para adelante", pero por

distintas razones que no vienen al caso, no se entendió conveniente. He mantenido dos o tres entrevistas con él, me ha impresionado, y lo he invitado a que me ayude en este tema. Al respecto, vamos a realizar un trabajo conjunto con el director de Transporte Aéreo, el brigadier general Daniel Olmedo, aquí presente. Hemos ido avanzando en algo que a él le preocupa, que es el tema de la Dinacia, junto con el señor ministro de Defensa Nacional. Hemos tenido conversaciones con el comandante de la Fuerza Aérea para ver cómo podíamos repartir mejor los roles según lo establecido por la OACI. Como saben, en la Dinacia no se puede ser juez y parte al mismo tiempo, sino que los juegos deben estar repartidos. Nosotros somos el ministerio de infraestructura y, por lo tanto, es lógico que el tema de la infraestructura pase a la dirección de transporte aeronáutico. Hemos ido avanzando en el tema de los controles, así como en el relativo a la policía, la seguridad aeroportuaria y el contacto con las agencias comerciales que trabajan en el tema del aeropuerto. Formamos una comisión junto con el ministro de Defensa Nacional para comenzar a trabajar tranquilamente y escuchar a todas las partes. Inclusive, le pedí a la gente de aviación civil que pudiéramos tener un solo interlocutor, porque hay muchas agremiaciones y nos cuesta mucho realizar diez entrevistas para que a veces nos digan exactamente lo mismo, porque están quienes fumigan, quienes tienen un interés comercial, etcétera; hay cantidad de actores, pero me interesaría tener un interlocutor de toda la aviación civil que nos comunicara todos los reclamos e inconvenientes.

Me parece que el tema del acceso al combustible es vital. Nosotros ya lo hemos hablado con el diputado Sebastián Cal y tenemos planteado resolverlo; lo tenemos que resolver; creo que es el momento de ponernos a trabajar. Por eso me gustaba que se formara una comisión especial, pero no importa: aquellos que tengamos interés en estos temas seguramente podremos trabajar; también tendremos que coordinar con la Comisión de Defensa Nacional para que vaya haciendo este proceso y que a nadie lo agarre por sorpresa, ya que es muy importante.

Por otra parte, una cosa es este proyecto de ley y otra todos los temas que ha planteado el diputado Cal, en los que coincido plenamente. Él se refirió a los US$ 52.000.000 que recauda el aeropuerto por año, de los cuales US$ 3.500.000 o US$ 4.000.000 son los que se han utilizado para el aeropuerto de Melilla, principalmente; se ha hecho alguna otra cosa, pero poca, porque la inversión se ha concentrado allí. Ese es un tema que yo tengo que hablar con el Ministerio de Economía y Finanzas. En esta etapa prepresupuestal no he tenido la oportunidad de conversarlo, porque estoy peleando para tener el dinero suficiente para hacer las rutas, los puentes y las obras portuarias que debemos realizar en el quinquenio, a fin de poder venir aquí, al Parlamento, y decir cuáles son las obras que haremos y cómo las financiaremos.

En cuanto al tema de la Dinacia también tenemos que hablar de recursos. Yo no puedo armar en la Dirección General de Transporte Aéreo, en la que hay un director y una secretaria, algo que pueda dirigir esto. Teníamos una junta -el diputado Cal lo sabe- en la que siempre terminaba dando la opinión determinante quien estaba al frente de la Dinacia. Hemos pasado el tema de la junta a la dirección y el presidente de la República está muy interesado en que concretemos lo que ha sido un viejo reclamo -no es nuevo-, relativo a que gran parte del tema de la aviación civil no esté llevado adelante por la Fuerza Aérea, sino por gente que conozca los problemas que tiene la aviación civil. Es decir que estamos de acuerdo. El asunto está en los tiempos y en cómo vamos a ir caminando, pero vamos a ir haciendo esto paulatinamente; no lo estamos haciendo de golpe ni a los hachazos, sino entendiéndonos en una comisión que se ha creado en la Fuerza Aérea; nosotros hemos tenido a nuestra gente trabajando e identificando los problemas en los que podemos tener conflicto, para los que vamos a precisar la opinión

de la aviación civil. Quiere decir que estamos caminando en ese sentido en todos los temas que ha planteado el diputado Cal, que reitero que suscribo.

No podemos hacer todo esto sin presupuesto. Si queremos tener este sistema andando no puede ser que de US$ 52.000.000 Rentas Generales se quede casi con US$ 48.000.000. Eso se lo deberé plantear al presidente llegado el momento; le tendré que decir que tengo determinado presupuesto y que debo mantener algunas cosas que quedan en la actual Dinacia -que tendrá otro nombre-, como el tema de la seguridad portuaria, mientras que la futura Dinacia estará en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, pero naturalmente voy a precisar parte de estos recursos; no todos, pero sí gran parte. Por lo tanto, se tendrán que repartir en función del costo que implica qué hace y qué controla cada uno. Estamos pensando en qué estructura vamos a tener en la Dirección General de Transporte Aéreo.

Es decir que venimos trabajando en ese sentido, estamos abiertos a todas las sugerencias y son bienvenidos todos los temas que ha planteado el diputado Cal; ya me los había comunicado, los he anotado y coincido plenamente en cuanto a analizar cómo vamos a proceder.

Por otro lado, tenemos este proyecto, que es otro tema. ¿Por qué se trata de otro tema y cómo me acerqué yo a este proyecto? En el período de transición, el entonces ministro Rossi me anunció que iba a presentar este proyecto. Yo he sufrido -como creo que muchos de nosotros-, cuando hemos tenido que viajar en avión o en avioneta y no hemos podido bajar por la hora, porque no había luz, porque no había operador, o porque no existía infraestructura, es decir, todos estos inconvenientes de la falta de inversión producto de la forma en que se manejan estos recursos, pero no va a ser fácil que nosotros podamos mantener u obtener gran parte de estos recursos en el futuro. Entonces, lo que hemos dicho -se lo manifesté al entonces ministro y lo expresé en el Senado- es que va a haber una inversión de carácter privado, por medio de una concesión que, por lo menos, va a poner los aeropuertos en condiciones de poder recibir viajes internacionales. Esto nos ayudará, por medio de un canon, a tratar de atender los aeropuertos que queden en el Estado, porque algunos serán concesionados y otros no.

Quiere decir que lo que se establece en el proyecto es un sistema; a mí me gustaba más la palabra "red", pero los senadores entendieron que la expresión debía ser "Sistema Nacional de Aeropuertos Internacionales". Personalmente, prefería la palabra "red" porque, precisamente, se trata de una red que después veremos cómo concesionar. Y ahí invito a los diputados que están interesados en el tema -como el diputado Cal- a armar un poco las consideraciones teniendo en cuenta las preocupaciones que se deben tener. El pliego de condiciones de la concesión debe tener la garantía de que no va a haber un encarecimiento para la aviación civil. Se sugirió que esto lo estableciéramos en el proyecto de ley, pero me parece que eso no es lo mejor; lo más adecuado es incluirlo en la etapa de concesión.

¿A qué aeropuertos nos estamos refiriendo? Eso también lo vamos a hablar, porque es verdad que existe interés privado en participar por parte de quienes hoy tienen las concesiones; yo los he recibido y ya me lo han dicho, pero nosotros vamos a hacer una licitación.

Dijo bien el diputado Sebastián Cal que no va haber otro interés. Es verdad; no creo que pueda haber otro interés. Ojalá mañana viniera otro interesado para disputar la concesión, pero las condiciones que nosotros vamos a poner son las que garantizan que no habrá encarecimiento ni que sucederá lo que pasa en los aeropuertos comerciales ya concesionados.

Parte de la base de que la concesión de los futuros aeropuertos va a ser por cincuenta años. ¿Por qué cincuenta años? No; de ninguna manera.

Presidente…

SEÑOR PRESIDENTE.- Sí, ministro. Disculpe; es solo un minuto.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Entiendo, presidente. Entiendo todo. Yo fui parlamentario. Espero a que terminen de pasarse la información que quieran o el comentario que se crea necesario, pero lo que me interesa es que lo que digo sea escuchado por el diputado porque le estoy contestando una de sus interrogantes.

Buen, prosigo. ¿Por qué va a tener que ser por cincuenta años? El país ha inaugurado este plazo con UPM en la administración anterior; le ha dado cincuenta años. ¿Por qué? Porque hay una inversión que justifica eso, con lo que se podrá coincidir o no; ahora, hay un argumento porque existe un gran volumen de inversión. ¿Acá habrá un volumen de inversión de esa envergadura como para justificar cincuenta años? No. Esa es otra etapa, posterior. Aquí lo que estamos creando es la red y la posibilidad concesionar. Se trata de una posibilidad que a mí, como miembro del Poder Ejecutivo, me gustaría tener, porque es la forma de enfrentar el problema de "Yo no puedo con este aeropuerto; tengo que gastar en este aeropuerto y no quiero gastar en este aeropuerto; quiero que este me dé recursos porque quiero gastar en Durazno, en Tacuarembó, en Melo, en Treinta y Tres, en Minas", es decir, donde nosotros precisamos inversión, pero no sé si voy a lograr que desde el Ministerio de Economía y Finanzas coincidan en que gran parte de estos recursos para los aeropuertos -o la mitad- quede en los ministerios de Transporte y Obras Públicas y de Defensa Nacional. Eso no ha pasado nunca; han cambiado los signos de los partidos, pero desde que se restableció la democracia, es decir desde el año 1985 hasta ahora -digamos las cosas como son-, nunca pudimos lograr que ni un solo peso de los recursos que salen del aeropuerto y van al Ministerio de Economía y Finanzas quede para los aeropuertos. Estos US$ 3.000.000 son un promedio que se deja para atender cosas muy chicas.

Por tanto, yo quisiera poder contar con este proyecto. Esto es lo que vengo a decir aquí. Ustedes decidirán de qué forma. No es necesario establecer nada en el sentido de que no se va a cobrar porque en el sistema de concesiones no va a haber ningún incremento para la aviación civil por el uso de los aeropuertos; eso va a estar incluido en el pliego. ¡Y me podrían interpelar! "¡Usted vino y dijo acá, en la Comisión, esto!". Pero no va a pasar porque estoy diciendo claramente por dónde vamos, porque creo que son importantes la comunicación y el trabajo conjunto. No me parece que corresponda establecer esto en el proyecto. Yo no tengo apuro ni desesperación por el proyecto. Me gustaría tener un recurso, diputado Sebastián Cal, que me permitiera no eternizar los temas. Yo quiero hacer cosas ya, ahora; no quiero demorar. No me gusta que me digan: "Bueno: vamos a estudiar el tema". La administración anterior estableció esto y, a mi juicio, incluir los aeropuertos generó lío en el Senado, porque se comenzó a preguntar por qué no estaba incluido el aeropuerto de Paysandú, o el de Melo, etcétera. No, no; tranquilidad; una cosa es el carácter internacional de los aeropuertos -que lo tienen- y otra muy distinta si van a ser concesionados o no. Yo no soy partidario de que en la red de concesiones entren los aeropuertos de Melilla ni el Jagüel, porque me parece importante que en lugares donde hay aeropuertos de la envergadura del Aeropuerto de Carrasco esté el de Melilla para la aviación civil en manos del Estado. En esto quiero ser muy claro: en la red no van a estar los aeropuertos de Melilla ni tampoco el Jagüel, en Maldonado, porque eso sería ampliar la concesión y, por lo tanto, no tener alternativas y yo, en esos lugares a los que se viaja mucho y donde ya hay un aeropuerto considero

que no debemos dejar a los pilotos y a quienes trabajan con los aviones rehenes de los aeropuertos de Carrasco o la Laguna del Sauce. Sí estoy de acuerdo con establecer esto para los aeropuertos de Rivera y Salto, y en que busquemos una alternativa para Carmelo. Me gustaría analizar esa posibilidad, porque no todo es ganancia y a veces tendrán que hacer un esfuerzo. Si van a tener una supuesta ganancia que hagan el esfuerzo en Melo. ¿Por qué? Porque no tengo buenas instalaciones ni plata para hacerlas. Entonces, el régimen de concesión nos ayuda. Esa fue la intención, por lo menos la que me manifestó el anterior ministro, Rossi; él no tenía plata porque no había podido conseguir que parte de estos recursos pudieran convertirse en una inversión importante en los aeropuertos que la necesitan. Entonces, ese recurso, ese canon y esa concesión, también nos podrá ayudar a arreglar los aeropuertos de Artigas, Paysandú, que siguen en manos del Estado. Santa Bernardina no es un aeropuerto militar, sino un aeropuerto, que tiene una base militar al lado.

Lo que quiero decir, señor presidente -usted es de Durazno y conoce estos temas, porque allí está Santa Bernardina-, es que este es un instrumento, una herramienta para conseguir recursos que no tengo, y por ello me resulta atractivo. Si ponemos muchos detalles comenzará a haber inconvenientes en cuanto a la ejecución. Por eso en el Senado se sacaron detalles del proyecto original. A mí no me gustaba que en el proyecto de ley se incluyeran tantos detalles por si quisiéramos tener otro aeropuerto. En el proyecto original había una frasecita que se mantiene estableciendo que el Poder Ejecutivo "[…] determinará los aeropuertos que integrarán dicho sistema, pudiendo incorporar otros, cuando existan necesidades que lo justifiquen". El artículo anterior establecía esto, pero también especificaba cuáles se incluían en la red. ¿Pero por qué tenemos que determinar por ley cuáles están incluidos? De esa manera, ponemos un corsé gratuito a la administración. Si no queremos que estén incluidos los aeropuertos de Melilla o Colonia y sí queremos que entre el de Carmelo, lo tenemos que hablar con el sistema político. Yo no quiero hacer esto de espaldas al Parlamento, sino junto con él; ya lo sabe el diputado Cal porque lo he dicho reiteradamente. Quiero tener la herramienta y es bueno sentamos a trabajar. ¿Esto se traduce en una potestad o en un cheque en blanco? No; yo no estoy pidiendo eso. Este es un proyecto que viene de la administración anterior y a mí me parece importante; se lo he dicho al exministro Rossi, lo manifesté en el Senado y lo reitero aquí: me parece importante tener esta herramienta; yo la preciso. Después podremos conversar en cuanto a cómo usarla; ¿lo ponemos en el pliego? ¿Estudiamos la posibilidad? Y si mañana hubiera otros oferentes para los aeropuertos de Rivera y Salto, bienvenidos. Yo no estoy preso de quienes tienen la concesión, es decir de Corporación América Airports; he tenido contactos con ellos, me han ido a visitar y ya mostraron interés, pero si mañana hubiera otros interesados, bienvenidos sean: que compitan. Va a haber una licitación para generar la concesión. También puedo adelantar que no va a ser por cincuenta años; no partamos de esa base. No me parece que la inversión que se va a hacer justifique que sea por cincuenta años. Ya tienen el aeropuerto de Montevideo hasta el año 2033 y el de Laguna del Sauce no me acuerdo…

(Diálogos)

——Lo tienen también hasta el año 2033. El diputado Lust hizo algunas consideraciones al respecto; yo no quiero esperar hasta el año 2033 para resolver estos temas. Cuando se termine la concesión estas obras quedarán para el Estado, como las rutas; si no se renueva la concesión, volverán al Estado, y si se renueva -que es una potestad que tendrá el gobierno de ese entonces- se podrá decir: "Sí, pero quiero esto, y esto, y aquello".

Hay un tema que sí me preocupa, que ha mencionado el diputado Sebastián Cal, referido a los incumplimientos de los contratos. Ese es un tema que tenemos que hablar

seriamente con la empresa. Yo sabía que existía la necesidad de establecer un ILS. Quiero aclarar que no entiendo nada del tema, pero me parece que el nuevo ILS que se promete o que se anuncia que puede venir es el que genera la posibilidad de tener una visibilidad de diez metros. No sé si está especificado en el contrato el tipo de ILS. Yo quiero el mejor, porque nos da seguridad y, además, nos da la posibilidad de que en el aeropuerto bajen más aviones que los que están bajando. A veces, tenemos muchos días de niebla, así que es necesario tener un ILS de última generación. No sabía que estaba en el pliego de la concesión; lo voy a leer; hasta ahora no lo conocía, y si está, lo voy a exigir. Si está en el contrato, se tiene que poner.

En cuanto al costo del combustible, el subsecretario Juan José Olaizola está trabajando con otros subsecretarios para tratar de bajarlo, ya que es un determinante para ser un aeropuerto *hub*, o sea que se llegue acá y se siga para otro lado. Entonces, el costo del combustible es todo un tema. También cabe decir que si les damos combustible a aeronaves que no entran, podríamos permitirles que importen su propio combustible -por ejemplo, a Air France-, que tengan depósitos en el aeropuerto, si espacio hay. Que traigan su combustible al costo que ellos tengan; el monopolio de Ancap es para nosotros, no para Air France; porque estamos perdiendo aviones que no bajan acá porque el costo es muy alto. Acá de esto no dice nada, pero sí estoy pensando en la posibilidad de que aquellos que vienen y usan nuestros puertos y aeropuertos puedan, mañana, tener un combustible competitivo, porque pasa que muchas veces no bajan acá por el costo del combustible; y pasa también que muchos barcos no llegan acá por el costo del combustible. Entonces, ¿es necesario que nosotros tengamos un monopolio del combustible cuando, en definitiva, terminan bajando la mercadería y tomándose los vientos en seguida, sea barco o sea avión, y terminamos perdiendo la posibilidad de que se queden en nuestros puertos? En esto no tenemos que poner ideología; hay que poner sentido común: estamos perdiendo, perdemos barcos y perdemos aviones, y yo no quiero ni perder barcos ni perder aviones, y quiero darles todas las condiciones que sean necesarias para que se queden acá y elijan aeropuertos nacionales. Esa es la verdadera soberanía, que vengan acá y que paguen los que están administrando; pero no son de ellos los aeropuertos; la soberanía es nuestra; los puertos son nuestros. Podemos dar concesiones adentro de los puertos, en determinado aeropuerto, pero nuestra soberanía radica en que vengan y usen nuestros servicios, y en vender trabajo.

Por eso, me parece una buena herramienta. Y lo que vengo a pedir es: "¡Ayúdenme!". Si ustedes entienden que este proyecto es malo, convénzanme. A mí me parece bueno, lo vengo a decir: me parece una muy buena herramienta, mejorada en el Senado con relación a la versión original. Si ustedes me convencen, yo me someto a lo que ustedes digan; yo soy un parlamentario; no vengo a imponer; yo vengo a acordar; lo que quiero es acordar. ¿Tienen inconvenientes sobre algo? Quiero y estoy dispuesto -está en la versión taquigráfica- a poner en el pliego de condiciones que no se va a encarecer. ¿Quieren acordar un plazo para la duración de la concesión por determinados años? Cincuenta años es mucho tiempo, y coincido con el diputado Cal. A no ser que me hagan el aeropuerto de Madrid en Rivera, lo que no creo que suceda. Lo que quiero decir es que la potestad del Estado de otorgar años de concesión tiene que estar directamente ligada al volumen de inversión que se va a hacer. Si hay una gran inversión que nos genera mucho trabajo, estoy dispuesto; no creo que sea este el caso; pero ¡excepcionalmente se tiene que dar una concesión por cincuenta años! El máximo por el que hemos concedido es por treinta años, para rutas, etcétera, pero en general es por menos tiempo, veinte o diez años, para tener la posibilidad de renovar si hacen bien las cosas. Esto se renovó; la concesión del hotel Conrad se renovó por treinta años; no se fue a cincuenta años; a no ser que haya una inversión que justifique. En ese caso, vendré

acá y diré: "Yo creo que esta inversión justifica llevar la concesión a cincuenta años", pero porque la pidan, ¡no!

Esto es lo que quería comentar, y estoy dispuesto a seguir escuchando algunas reflexiones que nos ayuden a entender cuál es el mejor instrumento que pueden tener el Uruguay, el Poder Ejecutivo y el Parlamento para otorgar una buena concesión que nos ayude a todos a que haya más y mejores vuelos en el país.

SEÑOR LUST HITTA (Eduardo).- Yo le había preguntado al señor ministro qué pasaba cuando se llegara a 2033 y por qué, si la respuesta que espero es que queda en manos del Estado, no se lo queda el Estado y empieza a ganar lo que hoy ganan los argentinos. ¿Cuál es el motivo por el cual hay que dárselo a ellos cuando algo que es tan lucrativo puede quedar en manos del gobierno y la plata que usted necesita para la Dinacia la saca de su propia producción?

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Quizás no entendí la pregunta. Me pareció que dije que cuando termina la concesión, pasa de vuelta al Estado. Es el gobierno que esté en el año 2033 el que determinará si se renueva. Si cae la concesión, vuelve al Estado; si el Estado quiere renovar, puede hacerlo. De todas maneras, creo que ya no puede renovar después de 2033, sino que tiene que llamar nuevamente a concesión porque ya tiene una renovación. Pero eso me gustaría chequearlo como para poder decirle con más precisión.

SEÑOR LUST HITTA (Eduardo).- Si este proyecto se aprueba, lo de 2033 cae, porque ¿los cincuenta años desde cuándo los va a contar?

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Nosotros vamos a poner en el pliego de condiciones de la licitación para la concesión los años que queramos.

SEÑOR LUST HITTA (Eduardo).- Pero póngale que sean cincuenta.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Pero no van a entrar los que ya están concesionados.

SEÑOR PRESIDENTE.- Les pido que ordenemos el diálogo para que la versión taquigráfica pueda tomarse correctamente.

SEÑOR LUST HITTA (Eduardo).- Si este proyecto se aprueba, ¿el aeropuerto de Carrasco y el de Punta del Este, que hoy tiene Eurnekian, no entran en este proyecto?

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Son parte de la red.

SEÑOR LUST HITTA (Eduardo).- Entran todos los otros, menos esos dos.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Esos ya están concesionados.

(Diálogos)

——Entran en el sistema nacional, pero no hay nuevas concesiones. Las nuevas concesiones son para los que pongamos nosotros que se van a concesionar. Será Rivera, no lo será: lo vamos a acordar. Yo estoy abriendo las puertas del Ministerio para acordarlo con todos los partidos políticos. Teníamos una propuesta del ministro Rossi de que fueran los de Rivera, Salto, Carmelo, Colonia. Ese era el proyecto original. Yo prefiero acordarlo con todos, porque me parece que la concesión puede darle importancia a Carmelo. Para mí es muy importante darle a Carmelo el carácter de que integre el sistema nacional porque hay un atractivo turístico importante en la zona, y el aeropuerto es una gran herramienta para que haya más inversiones allí. Pero esa es mi opinión;

después lo vamos a acordar, naturalmente, con los señores diputados. O sea, yo estoy abierto a buscar el acuerdo. Pero la nueva concesión es para los nuevos aeropuertos, no para los que ya tienen.

(Diálogos)

SEÑOR CAL (Sebastián).- Agradezco al señor ministro los conceptos dichos hacia mi persona en más de una oportunidad en su exposición.

Señor ministro, antes que nada, quiero decirle que yo le creo cuando usted dice que va a reglamentar en el pliego que las condiciones se cumplan. ¿Sabe lo que pasa? A usted no necesito aclarárselo, pero lo que sucede es que los ministros pasan y las leyes quedan, y a mí me preocupa qué va a pasar después, cuando ya no esté el ministro Heber, cuando venga otro ministro, haya otra licitación y no queden protegidos ciertos aspectos en la ley. A mí me parece que habría que agregarle un par de cosas a este proyecto de ley para que quedemos todos tranquilos de que el resto de los aeropuertos no se va a ver afectado.

Les voy a comentar unos números por arriba. En el aeropuerto de Rivera, después de diez años en los que no se le gastó un centavo, de la nada se gastaron US$ 400.000 en el cerco perimetral. En el aeropuerto de Colonia tenemos la misma situación: no se le había gastado un centavo en diez años y se gastaron US$ 120.000 en un año. En el aeropuerto de Melilla, el año pasado se gastaron US$ 4.500.000. A mí no me queda otra -y no quiero pecar de ser mal pensado- que suponer que esto se estaba orquestando para entregar la llave, porque claramente en el proyecto anterior -qué coincidencia que de los aeropuertos que voy a nombrar, tres están entre los únicos tres que recibieron inversión, el resto recibió cero peso en los últimos quince años- estaban: Carrasco, que ya está concesionado; Laguna del Sauce, que ya está concesionado; Rivera, acá tenemos al primero que se nombra, donde se gastaron US$ 400.000; Salto, donde no hay que hacer mucho; Colonia, donde no había que hacer mucho, solo le faltaba combustible; y Carmelo.

Así que -como dije- no quiero pecar de ser mal pensado, pero llama la atención que justo en los aeropuertos que se manejaba la posibilidad de concesionar, después de que hacía años que no se gastaba un centavo, se hicieran esas inversiones el año pasado y el anterior.

Le repito, ministro, y quiero dejar bien claro que yo le creo lo que usted me dice de que tiene buena intención de poner en el pliego que la aviación civil no sea afectada, pero -como le dije- las leyes quedan y los ministros pasan. Entonces, creo que agregándole solamente un par de artículos a la ley, podemos quedar todos tranquilos de que los aeropuertos que no están incluidos dentro de la red nacional de aeropuertos no van a perder su categorización, como ya pasó, por ejemplo, con El Jagüel, que cuando se concesionó Laguna del Sauce, una de las condiciones fue que El Jagüel perdiera su categoría, y hasta la pista le cortaron.

(Diálogos)

——Sigue funcionando, pero hasta dejó de ser internacional.

(Diálogos)

——El Jagüel era internacional.

(Diálogos)

——El aeropuerto de El Jagüel no es internacional, discúlpeme, señor director general de Transporte Aéreo.

Pero el director general de Transporte Aéreo, antes de empezar la reunión, ya me confirmó que los aeropuertos que van a ir a la red nacional de aeropuertos ya están designados, y que son tres. Entonces, me parece que tenemos que hacer un relevamiento. Humildemente, me parece, ministro -con mucho respeto se lo digo-, que hay que hacer un relevamiento de la situación real de los aeropuertos, porque las pistas de los del interior no están tan mal, la de Rivera está bien, la de Artigas se hizo hace poco. ¿Por qué le vamos a quitar la posibilidad, en todo caso, de estar dentro de esa red nacional de aeropuertos -que después veremos cómo es maneja-, por ejemplo, al aeropuerto de Artigas?

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Creo que estamos siguiendo una línea de razonamiento equivocada. Hay una confusión del sistema nacional de aeropuertos con la categorización de aeropuerto internacional que siguen manteniendo. Entonces, le solicito al señor diputado Cal una interrupción en nombre del señor subsecretario y del señor director general de Transporte Aéreo, a efectos de que puedan aclarar algunos conceptos.

SEÑOR SUBSECRETARIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Muchas gracias, señor presidente; muchas gracias, señor diputado Cal. Antes que nada, es un gusto comparecer en esta Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas de la Cámara de Diputados. Quiero saludar a todos sus miembros, a los secretarios, a los funcionarios.

Nos parece que en esta discusión enriquecedora que se está dando en esta Comisión está bueno hacer una aclaración, porque por momentos hay algunas confusiones o, de repente, nos adelantamos a algunas de las etapas del proceso.

Por un lado, está en discusión el marco legal que genera el sistema nacional de aeropuertos, que es este que tenemos a consideración arriba de la mesa. Por otro, está determinar, por vía reglamentaria, qué aeropuertos van a tener la calidad de aeropuerto internacional, es decir, que van a mantener o que van a incorporar esa calidad. Esa es una segunda etapa, que se piensa hacer por vía reglamentaria, naturalmente, con los aportes de los señores legisladores e, incluso, en este caso, con algunos legisladores de esta Comisión que entienden y son especialistas en el tema. Así que todos esos aportes van a ser bienvenidos para generar esa red de aeropuertos internacionales. Y hay una tercera etapa, también por parte del Poder Ejecutivo, que tiene que ver con la posibilidad de concesionar algunos de estos aeropuertos. Hoy hay dos concesionados, que son Laguna del Sauce y el Aeropuerto Internacional de Carrasco. Existirá la posibilidad, en una tercera etapa, de concesionar aeropuertos.

Entonces, me parece que nos ayuda a razonar el hecho de tener claro las tres etapas. En este momento, tenemos la aprobación del marco legal que genera el sistema nacional de aeropuertos. En una segunda etapa, habrá que establecer cuáles son los aeropuertos que van a integrar la red. Comparto el criterio de la Comisión del Senado de sacar del proyecto la lista taxativa de aeropuertos que estaba expresada en la iniciativa original del Poder Ejecutivo, del 28 de febrero de este año, del Poder Ejecutivo anterior. Esa lista se sacó del proyecto para tener las manos libres e independizar la discusión de cuáles son los aeropuertos que van a integrar la red. Y en tercer lugar, está la posibilidad de concesionar. En ese sentido, el director general de Transporte Aéreo puede abundar más en detalles de cómo sigue este proceso.

SEÑOR OLMEDO (Daniel).- Quiero hacer algunas puntualizaciones, porque se ha mezclado mucha cosa.

Una cosa es este sistema -como bien expresaron el señor ministro y el señor subsecretario- y otra son algunas temas que se han dicho. Primero, el Aeropuerto Internacional de Punta del Este es aeropuerto internacional; nunca se le bajó la categoría. Recientemente, se bajó la categoría de aeropuerto internacional al aeropuerto de Carmelo y, hace mucho tiempo, al de Mercedes. No hay ningún decreto ni reglamentación que lo haya bajado. Es cierto que se le cortó la pista, pero la pista de un aeropuerto no le da la condición de internacional. La condición de internacional de un aeropuerto la da los servicios que presta. El año pasado, el aeropuerto de Punta del Este operó con aviones de la categoría de la pista que tiene el aeropuerto; se hicieron vuelos desde Aeroparque, San Fernando, etcétera, a Punta del Este, así como también vuelos de helicóptero y, en ningún momento, se bajó la categoría del aeropuerto. Para que se baje la categoría, debe existir un decreto del Poder Ejecutivo, y no lo hay.

Como bien lo expresó el señor ministro, son cosas diferentes.

En el proyecto de ley anterior -como hacía mención el señor diputado-, cuando se habla del dinero que se gastó en Melilla, quiero señalar que nunca estuvo en la norma anterior. Eso se gastó porque el exministro de Transporte y Obras Públicas solicitó a la OACI que hiciera una inspección de las áreas. De esta se desprende que hay muchos aeropuertos que no cumplen con la normativa. Si vamos a tener un aeropuerto internacional, tenemos que cumplir con las exigencias establecidas; de lo contrario, la organización nos cataloga y nos da una puntuación que hace que no tengamos determinados márgenes de seguridad del Estado.

Se dijo que en el año 1993 el ILS en Laguna del Sauce estaba en el contrato y después no se hizo. Hay una unidad de control que verifica las ejecuciones de los aeropuertos privatizados. Quiero decir que no tengo claro si el contrato es de 1993, pero por ejemplo el ILS y todos los equipos de radionavegación que tiene el país están a cargo del Estado, no de los concesionarios. Tanto los controladores de tránsito como los equipos de navegación que se usan pertenecen al Estado. Por tal motivo, el Estado cobra lo que se llama el sobrevuelo de aeronaves.

Si en el proyecto original hubo un cambio, hay una unidad de control que lo debe haber corroborado y debe haber acordado, supongo que por distintas causas.

Cuando hablamos con el señor diputado antes del comienzo de la sesión, lo que dijimos no fue que estuvieran determinados los aeropuertos, sino que de estos aeropuertos que estaban en el proyecto de ley original, se entendía que lo mejor que podía hacerse era lo que el señor ministro señaló. El proyecto de ley es muy claro, ya que dice que el Poder Ejecutivo, de acuerdo con lo establecido en el artículo 68 del cuerpo legal, individualizará los aeropuertos que integran dicho sistema -o sea que el Poder Ejecutivo dirá quiénes lo integran-, pudiendo incorporar otros cuando existan necesidades que lo justifiquen.

SEÑOR CAL (Sebastián).- Me voy a tomar un minuto, ya que citó el contrato y como no lo tiene, lo voy a leer. Dice que el concesionario deberá incorporar el equipamiento necesario para la realización de aproximaciones instrumentales categoría I, mediante la instalación de un sistema ILS DME en el año seis, desde que comienza el contrato. Es decir, tenían hasta el año 1999 y hasta ahora no lo han cumplido. Está bien lo que usted decía: lo controla el Estado, pero este es uno de los tantos incumplimientos. Si tienen tiempo, arranco, pero no es el objetivo de la reunión.

Con respecto a lo que señalaba el director general de Transporte Aéreo sobre el aeropuerto de El Jagüel, no creo que lo esté confundiendo con el aeropuerto de Laguna

del Sauce. El aeropuerto de El Jagüel hace ya mucho tiempo que no opera vuelos internacionales; lo puedo asegurar porque es el aeropuerto donde más opero.

(Diálogos)

——Con mucho gusto, señor director. Pero le puedo asegurar que El Jagüel no opera en categoría internacional. Con gusto, les haré llegar el AIP. En todo caso, capaz que usted está mirando el nombre; no se confunda porque el nombre del aeropuerto quizás dice internacional, pero no opera de manera internacional desde hace muchos años.

Yo creo que esto se puede solucionar fácilmente. Mi intención es colaborar en esto. Se podrían agregar dos artículos a este proyecto: uno que proteja los costos operativos de la aviación general y otro que dijera que se mantienen las categorías de los aeropuertos que están fuera de esta red nacional de aeropuertos. Pienso que, agregando simplemente eso, en este proyecto, que está muy lejos de gustarme, quedarían protegidos tanto la aviación general como todos los aeropuertos que van a estar fuera de esta red nacional de aeropuertos, por ejemplo, el de Artigas y alguno más. Entiendo que todavía no se definió, pero de pronto interpreté mal lo que me decía el señor director en cuanto a que iban a ser tres aeropuertos: Carmelo, Melo y Rivera.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Simplemente, quería hacer una aclaración. Además, está la diputada de Artigas, quien se ha preocupado mucho respecto al aeropuerto de ese departamento.

Ninguno va a perder la categoría de internacional. Lo que va a suceder es que lo explota el Estado o el concesionario; esa es la única diferencia; es decir, si se concesiona o no. No se trata solo de tres; pueden ser cuatro, cinco, dos o uno. Vamos a acordarlo; vamos a hablarlo.

Lo último que quiero señalarle al diputado Cal es que cuando uno establece la concesión por treinta años y dice que no puede tener mayores costos de los que tiene la aviación civil actualmente, es por treinta años, después vuelve al Estado. Si se le renueva, siguen otros treinta años con las mismas condiciones. Será la futura concesión la que decida, estamos hablando de 2040 o 2050, según sea una concesión de veinte o treinta años. No es necesario. Va a estar la concesión. Quiero que quede claro. Se dice: "Los ministros pasan". Sí, los ministros pasan, pero la concesión sigue. Y la concesión dice claramente que no puede tener mayores costos de los que tiene la aviación civil ahora, por veinte o treinta años más. Cae la concesión y vuelve al Estado. El Estado no cobra; bueno, no cobra.

Simplemente, quiero comentarlo porque si la desconfianza es hacia el ministro, el que venga, durante veinte años, cuatro gobiernos más, no va a tener posibilidades de agregar nada porque la concesión establece que no puede cobrar.

(Diálogos)

——Para coronar esto quiero decir que están todos invitados al ministerio para que, una vez que esté aprobado el proyecto, podamos escuchar sus opiniones que luego serán introducidas en el pliego. No hay apuro, pero no quiero demorar eternamente las cosas. Además, tengo que dar esta discusión sobre lo que es el proceso de la Dinacia; es un proceso. También preciso la ayuda de los señores diputados para la comprensión del tema; a lo que ha sido esto, durante muchos años, en la Fuerza Aérea. De esa forma, podremos tener en la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica una infraestructura como para cumplir la labor que hoy lleva adelante desde el Ministerio de Defensa Nacional.

SEÑOR MENÉNDEZ (Rafael).- Me surge una pequeña duda.

Cuando se establecen los aeropuertos que van a integrar esta red y en los pliegos, ¿van a ser concesionados de una vez o van a ir incorporándose de a uno? Supongo que las posibilidades para los operadores es distinta si se concesionan cuatro o cinco aeropuertos, en donde la inversión va a tener que ser de un determinado monto, a si se van a ir incorporando aeropuertos.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Tengo pensado hacer el pliego de condiciones diciendo que estos son los que hemos identificado que pueden ser concesionados. La ley lo permite; mañana no sé si lo podemos hacer por ampliación de la concesión, que es una forma, o una nueva licitación de concesión. Creo que es importante que haya competidores en el mercado de concesiones. Si uno habla de un aeropuerto, es más accesible para alguien que quiera concesionarlo que para alguien que ya tiene muchos aeropuertos en la región, no solo en el país. Lo tendremos que hablar, pero manejamos las dos fórmulas.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos la comparecencia del ministro de Transporte y Obras Públicas y su equipo. Aclararon todas las dudas que se plantearon. Nos mantendremos en contacto.

(Se retira de sala la delegación del Ministerio de Transporte y Obras Públicas)

(Ingresa a sala una delegación de trabajadores de la Coordinadora del Interdepartamental de la Unión Nacional de Obreros y Trabajadores del Transporte)

——Le damos la bienvenida a la delegación de trabajadores de la Coordinadora del Interdepartamental de la Unión Nacional de Obreros y Trabajadores del Transporte, integrada por los señores Juan Arellano, Marcelo Da Motta, José Luis Duarte y Danilo Tumin.

SEÑOR ARELLANO (Juan).- Agradecemos que nos hayan atendido. Venimos porque el transporte está en problemas, debido a la alerta sanitaria mundial que estamos viviendo y que no ha dejado de lado a nuestro país.

Hemos tenido problemas en el transporte urbano, suburbano, taxis y servicios interdepartamentales.

Como tendrán sus tareas y nosotros tenemos otras actividades a las que nos urge concurrir, voy a hacer un rápido raconto sobre la situación, diciendo algunas cosas que van a rozar lo manifestado en la Comisión de Legislación del Trabajo y Seguridad Social hace pocos días.

Nuestra situación comienza en febrero, cuando tenemos que firmar el aumento de un 3,5%, más un correctivo a partir del 1º de marzo, cuando se debería haber aumentado la tarifa. Nos llega un *mail* que dice que los empresarios en febrero ya no querían firmarlo y que querían esperar unos días. Por tanto, el aumento del 1º de marzo no se aplicó.

El 13 de marzo empezamos con el problema del *covid- 19* y entre el 15 y el 20 de marzo se empezaron a gestar las idas al seguro de paro de los trabajadores del transporte interdepartamental.

En ese momento, las frecuencias pasaron de un 100% a un 17,5% o 18%; por lo tanto, cerca de dos trabajadores fuimos al seguro de paro. Se empezó con la reinstalación de los turnos -comenzó a crecer un poco-, y en abril el sector empresarial nos trajo un trabajo que constaba de doce ítems, que implicaba descuentos de nuestro salario.

Nosotros tenemos distintas formas de trabajo. El servicio interdepartamental está conformado por corta distancia, es decir, aquellos que viajan hasta 105 kilómetros; media distancia, los que van hasta 300 kilómetros; larga distancia, los que viajan 500 kilómetros y 600 kilómetros; internacionales; interdepartamentales, que son los que circulan dentro de los departamentos; interubanos, que viajan de un departamento a otro

Por lo tanto, nuestros laudos son muy variados.

De esos doce ítems, cada empresario podía elegir los que quisiera para quitar de nuestros salarios, de lo convenido en nuestro laudo. El gobierno, al ver que los empresarios no podían pagarnos el aguinaldo por el problema instalado en el país, otorgó una ayuda de guerra -como se nos dijo- de US$ 26.000.000 para el transporte. Algunos trabajadores cobraron el aguinaldo al contado, otros lo hicieron en cuotas y hubo algunos que no lo cobraron. Estamos hablando de más de ciento cuarenta empresas.

Es de destacar que en marzo se aumentó la tarifa y nos dijeron que se iba a otorgar el mismo fideicomiso de marzo de 2019, a fin de ver si nos podían dar nuestro aumento.

En ese momento, solo estaba trabajando el 17% o 18% de la flota, y si sacan la cuenta, verán que los trabajadores que iban a recibir el aumento serían muy pocos. Tampoco se les dio eso.

Hemos tenido una cantidad de reuniones con los empresarios, el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social y el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, buscando una solución, pero lo cierto es que no la encontramos.

Desde el principio, queríamos que las empresas nos dieran la oportunidad de rotar las personas enviadas al seguro de paro para que todos los trabajadores se vieran afectados de la misma manera. Es decir, queríamos repartir esta miseria que estamos viviendo. Nos encontramos con la sorpresa de que solo cuatro empresas pudieron o quisieron hacerlo, teniendo en cuenta además que se había realizado un convenio con el director Nacional de Trabajo para poder efectuar eso.

Esto nos ha llevado a realizar movilizaciones que, lamentablemente, seguirán sucediendo, si es que no se puede arreglar. Vemos que no hay cambios en la postura de las empresas para negociar con nosotros.

Todo lo que se pide en este momento es rebajar nuestro laudo, reducir nuestro salario, pero en ningún momento se habla de la rotación en el seguro de paro ni de las empresas como Cotmi, de San José, que ahora está trabajando el 95% de sus frecuencias, a pesar de que envió gente al seguro de paro. Eso es algo que no entendemos, sobre todo cuando trabajamos por kilómetros; 8.000 kilómetros es lo mínimo que se puede hacer, pero si un trabajador hace 12.000 kilómetros o 13.000 kilómetros, se puede repartir para no enviar gente al seguro de paro. Esta es la proporción que obtuvimos de acuerdo con nuestras cuentas. En estas empresas esto no se da.

Sí hubo descuentos en algunas empresas como CITA, que eran entre el 25% y el 27%.

Seguimos con este problema en el transporte, del que no vemos una salida ni un punto de encuentro con los empresarios.

Queríamos dejar instalado este tema en la comisión para informar a la parte política de nuestro país y para que busquemos otra forma de salida.

Muchas gracias.

SEÑOR DUARTE (José Luis).- Hace un tiempo estuvimos en este ámbito junto al señor Martín Burgues, representante de las cooperativas en la UNOTT, exponiendo la situación de aquel entonces

Hay que recordar que hablamos de la plataforma que mencionó Juan; de los subsidios otorgados a las empresas, que son iguales a los del año pasado; del aumento del boleto que hubo en marzo y que el porcentaje no fue trasladado a los trabajadores; de la seguridad y del mal uso de la plantilla de trabajo porque para recorrer tramos largos estaban enviado solo a los choferes.

A medida que los compañeros que estaban en el seguro de paro se fueron reincorporando, eso mermó en algunos lados, pero en otros, sigue igual.

Lo que dijo Juan en cuanto al uso del seguro de paro como una forma de ahorro para las empresas, se está dando. Esto lo hemos denunciado, pues las empresas así lo anunciaron frente a los representantes del Poder Ejecutivo en los ámbitos del Consejo de Salarios en la Dinatra. Sin embargo, no se ha hecho nada.

Nos piden que presentemos escritos en la Inspección General de Trabajo, denunciando las situaciones, y es lo que hemos hecho. También estamos en proceso de presentar otras.

Queremos dejar en claro que hay empresas que hacen un mal uso del seguro de paro y que siguen enviando a los choferes solos para hacer recorridos de más de tres o cuatro horas de duración; hablamos de recorridos de Montevideo a Salto, de Salto a Montevideo, a Rivera, a Melo, al Chuy. En algunos casos también se usa el medio camino, el alcance -como le decimos en la interna-, que es el trasbordo del personal a mitad del camino. Aquí vemos que también hay un problema de seguridad, y es algo que se está usando con la excusa de la pandemia.

En aquel momento, se nos pidió que resignáramos parte de los beneficios que tienen los compañeros de la plataforma. No entendimos qué era lo que se nos pedía, pero con el fin de contar con los puestos de trabajo y todo eso, pedimos que se estableciera un porcentaje fijo para todo el sector, pues los descuentos que se efectuaron en el caso de CITA habían sido excesivos.

Desde el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social nos dijeron que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas había trasladado un 10% para que las empresas subsistieran. Entendemos que ese porcentaje no es viable, que sería una rebaja salarial para nosotros, pues superaría los aumentos previstos para los meses de marzo y de setiembre, y los reajustes a futuro, que si los contabilizáramos, veríamos que tendríamos una rebaja salarial de más del 10%.

En cuanto a la seguridad y al mantenimiento de la salud de los compañeros, aquí también hablamos sobre el uso del tapabocas, que es obligatorio.

También se ha establecido que un máximo de diez personas pueden viajar paradas en los coches. En este sentido, queremos decir que no estamos de acuerdo con esto porque siempre se excede esa cantidad y que las empresas en sus coches trasladan más de diez personas paradas.

En el día de ayer, un compañero que viajaba a Melo nos dijo que a Minas llevó a quince personas paradas y que saliendo de esa ciudad quedaron dos o tres. Este era un coche de doble piso, que viajaba como línea.

Tampoco estamos de acuerdo con que sean los compañeros quienes deban fiscalizar y determinar quién sube al coche, si una persona no tiene tapabocas. En cierto

momento, en el urbano y en el suburbano, se multaron a los compañeros porque los inspectores habían encontrado a pasajeros sin tapabocas. Estamos hablando de choferes micreros que no pueden estar controlando si las personas se sacan los tapabocas cuando se sientan. Entendemos que, de esta forma, seríamos nosotros quienes tendríamos choques con los pasajeros, y no es nuestra labor.

SEÑOR DA MOTTA (Marcelo).- Muchas gracias por este espacio.

Voy a ser un poco reiterativo con lo que dijeron los compañeros, pero servirá para aclarar y pasar en limpio.

Desde mediados de marzo, por la pandemia, venimos sufriendo una baja importante en la actividad. El 20% de nuestras frecuencias quedó circulando en lo que quedaba de marzo y durante todo el mes de abril.

En abril nos presentamos en el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social para generar protocolos de seguridad con relación al transporte -que nunca detuvo su actividad- y por un futuro sistema de rotación en el seguro de paro, a efectos de lograr cierta equidad y equilibrio entre los trabajadores del sector, más allá de que se había planteado a largo plazo porque no se sabía cuánto iba a durar la pandemia.

Reitero que entendimos que eso debía ser equitativo entre todos los trabajadores de las empresas del sector. Muchas empresas tienen hasta el 90% de sus trabajadores en el seguro de paro. Sabíamos que iba a ser algo extenso.

Desde ese momento, recibimos rechazos de parte de las empresas y no pudimos hacer acuerdos sobre un protocolo de sanidad -costó mucho que se hiciera en las empresas- relativo al uso de alcohol en gel, de tapabocas y de un montón cosas básicas que entendíamos necesarias para andar en un ómnibus con un montón de gente que siguió trabajando en sus actividades.

En cuanto a la rotación en el seguro de paro -más allá de que siempre tuvimos presente la potestad de las empresas para enviar a sus trabajadores al seguro de paro-, planteamos que fuera algo justo y que, de alguna manera, todos los trabajadores tuvieran el mismo tiempo. Hasta hoy, hay trabajadores que están en el seguro de paro desde el primer día en que comenzó la pandemia y otros que hasta ahora no han ido.

Esta es una señal de las empresas. En aquel entonces, dijimos que no sabíamos cuánto iba a durar esta situación, tanto que hasta hoy seguimos sufriendo la pandemia en algunos sectores. Si bien aumentó muchísimo el porcentaje de frecuencias que hoy está en circulación, seguimos sufriendo el envío al seguro de paro y la discriminación que realizan algunas empresas con estos trabajadores.

En el mes de mayo, de parte de la Cámara Empresarial, en el ámbito del Consejo de Salarios, recibimos una readecuación del laudo para el transporte interdepartamental. En su momento, esa readecuación fue presentada por las empresas con modificaciones a nuestros salarios, lo que determinó que se labrara un acta en el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, estableciendo nuestro desacuerdo después de no haber alcanzado un punto de encuentro. Unilateralmente, las empresas denunciaron que harían estas modificaciones y, de hecho, sucedió en una empresa, particularmente en CITA. Yo trabajo en CITA, que determinó modificaciones de entre 25% y 30% en nuestros salarios de junio. Esto desató un conflicto interno y en el sector, que determinó la realización de una huelga durante catorce días. Nos costó hacerles ver a las autoridades y a la empresa el atropello que hubo con nuestro salario.

Más allá del acta del desacuerdo, quiero decir que eso nunca fue comunicado en tiempo y forma a los trabajadores. De la hora 12 a la hora 15 nos enteramos que algunos trabajadores cobraron hasta $ 11.000 menos.

Todo esto sirvió para demostrar que el planteo que estaba sobre la mesa de negociación en el Consejo de Salarios, la readecuación del laudo por parte de las empresas, era un disparate. Las mismas autoridades del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social se dieron cuenta de que la negociación estaba mal encaminada.

En estos momentos, la órbita ha cambiado, la mesa de negociación está abierta, pues hemos hablado de un porcentaje lineal para todos los trabajadores del sector. En horas de la tarde, tendremos una audiencia.

Queremos señalar que esto es totalmente negativo para encaminar lo que tenemos enfrente. Nosotros nunca fuimos necios ni tuvimos una venda puesta frente a la baja en el sector debido a la pandemia.

Desde el Ministerio de Transporte y Obras Públicas se nos informó en todo momento que el fideicomiso que reciben tanto por la devolución de la partida por estudiantes como por las partidas de abonos se mantuvo en las mismas cifras del año 2019, a efectos de sobrellevar el déficit generado en los primeros meses de la pandemia.

Durante la negociación, los empresarios marcaron un déficit de US$ 25.000.000, aproximadamente, por los setenta y cinco primeros días de la pandemia. El Ministerio de Transporte y Obras Públicas públicamente, en una conferencia de prensa, informa que se otorga este fideicomiso, debido al déficit generado por la pandemia.

De alguna manera, ese dinero estaba comprometido por los adeudos laborales por el correctivo de marzo, que no se otorgó a los trabajadores, aunque sí se lo dieron a las empresas, a través de las tarifas. Desde ese entonces hasta acá, venimos con propuestas que se intentarán hacer efectivas, pero que hasta el día de hoy no se ha podido efectivizar.

Entre las propuestas que están sobre la mesa figura el pedido a los trabajadores de ceder los ajustes de marzo, de setiembre y los correctivos. Entendemos que hemos puesto nuestra mayor voluntad para ser flexibles en esta situación.

De este fideicomiso por el déficit, se otorgó una partida a las empresas para hacer frente a algunos adeudos laborales y otros compromisos como el pago del aguinaldo. Algunas empresas del sector aún adeudan el aguinaldo de junio y otras no lo han completado. En cuanto al seguro de paro, entendemos que se está haciendo un mal uso. Consideramos que tenemos muchos trabajadores en el seguro de paro y que habría lugar para que realicen sus actividades.

Otro tema que nos preocupa refiere al grado de incumplimiento en el sector a todo nivel; me pasaría un buen rato mencionando incumplimientos de todo tipo del laudo vigente. Cabe aclarar que tenemos un laudo vigente hasta el 28 de febrero de 2021 y que estamos tratando de ser flexibles y de comprender todas las situaciones. Sin embargo, del lado de los empresarios se nos presenta un escenario de incumplimiento, ya sea en lo laboral, en lo económico o en las condiciones de trabajo. Y eso lo expresan públicamente tanto en el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social como en el de Transporte y Obras Públicas.

Hace pocos días nos recibió la Comisión de Legislación del Trabajo y Seguridad Social para relatar todo esto. Estamos abiertos a la negociación, pero no logramos un punto de encuentro. Se nos plantean cuestiones que dañan nuestro salario, nuestras condiciones de trabajo y los beneficios obtenidos durante estos años en el laudo.

Además, a nivel del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social no hemos recibido ningún tipo de garantías ante este escenario enorme de incumplimiento.

SEÑOR VARELA NESTIER (Carlos).- Más allá de que conocemos el marco de la crisis general que está viviendo todo el sistema de transporte -algo que ya consideró la Comisión- y la complejidad del momento que estamos pasando, quiero realizar dos o tres preguntas concretas.

En primer lugar, quiero saber si se han verificado despidos en el sistema.

En segundo término, ya que ustedes hablaron de discriminación en el envío al seguro de paro, deseo conocer si se ha podido constatar alguna vinculación con los trabajadores sindicalizados. ¿Hay algún elemento que nos haga pensar que esa condición está pesando -lo digo subjetivamente- a la hora de que las empresas deciden qué trabajadores van al seguro de paro y cuáles no y cuáles rotan?

En tercer lugar, quiero saber si han verificado el envío al seguro de paro de personal jerárquico de las empresas o si se mantuvieron al margen del sistema.

SEÑOR DUARTE (José Luis).- Como dijimos, se trata de un sector variado y tenemos todas las realidades.

No me gusta hablar de mi caso, pero yo soy dirigente sindical y presidente del sindicato de Núñez y Cynsa y, desde el día uno, estoy en el seguro de paro. Tengo compañeros que están desempeñando la misma tarea que hago yo y no han ido al seguro de paro.

La empresa expresó en el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social que a mí y a los demás compañeros de la mesa nos iban a tener por fuera de la producción porque nosotros usábamos horas sindicales; eso sucede en Núñez. En el caso de otros sindicatos, puedo decir que los compañeros de CITA vienen de una huelga de dieciséis días y que ahora, a gran parte de la mesa del sindicato, se la mandó cuatro meses al seguro de paro, cuando tenían una rotación acordada previamente. Además, en el ámbito de la Dinatra, la empresa expresó que iba a cambiar su postura empresarial en cuanto a la negociación con el sindicato y que iba a tirar por la borda todos los acuerdos con los compañeros tanto en la rotación del seguro de paro como en el reparto del trabajo.

Eso fue expresado en el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social y se hizo la denuncia correspondiente. A su vez, todo eso fue mencionado delante de funcionarios públicos del Ministerio que, en cierta forma, son la policía del trabajo. Hasta ahora no hemos recibido ninguna señal en el sentido de llamar al orden a la empresa.

En otras empresas es variada la situación.

Por el momento, no tenemos despidos. Entendemos que mientras se den las extensiones de los seguros, las empresas no tienen excusas para despedir gente.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quedó pendiente la última pregunta, es decir, si había personal administrativo o directores en el seguro de paro.

SEÑOR DA MOTTA (Marcelo).- Al comienzo de la pandemia recibimos información de algunas empresas en el sentido de que se estaba rotando el personal a través del seguro parcial. Sin embargo, eso no sucedió en todas las empresas. El sector es muy grande y todas las empresas tienen realidades muy diferentes.

La situación ya se viene normalizando porque la mayoría de las empresas han pasado el 50% de la frecuencia, lo que implica que está trabajando gran parte del personal. En algunos lugares queda menos de la mitad de compañeros en el seguro de paro.

Como decía José, no hemos tenido inconvenientes con despidos de compañeros al momento de comenzar la pandemia, pero sabemos que algunas empresas con situaciones inestables aprovecharon esa situación. Tenemos algunos casos graves y otros compañeros que desistieron su lucha y su pelea. Sabemos que las empresas que tenían alguna negociación en el Consejo de Salarios por puestos de trabajo, con esta situación, dejaron de lado a algunos compañeros.

SEÑOR TIERNO (Martín).- Quiero formular una pregunta y aclarar un tema que nos pasó como Comisión después de su comparecencia.

Ustedes hablaron de un porcentaje lineal de descuento que se estaba negociando para todo el sistema. ¿Podrían decirnos qué valores se están manejando?

Como Comisión, solicitamos la presencia de la Anetra a través de la Secretaría de la Cámara, pero nos mandaron una carta dura -a nuestro entender- negándose a comparecer. No quisimos seguir adelante con el asunto para no entorpecer las negociaciones que ustedes estaban realizando. Ellos se negaron a venir a la Comisión para hablar de la pandemia, del uso del tapabocas, etcétera. Me refiero al no cumplimiento de las disposiciones vigentes a nivel sanitario.

SEÑOR ARELLANO (Juan).- Sobre los porcentajes, a partir de las movilizaciones y de las gestiones realizadas ante el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, debo decir lo siguiente. De aquel papel siniestro con doce ítems que nos condenaban, se llegó a hablar de porcentajes. Si bien el porcentaje podría ser de un 7%, de un 8% o de un 10%, actualmente no lo sabemos. ¿Por qué? Porque se está hablando de cuatro propuestas para ser analizadas por el Ministerio de Economía y Finanzas, que determinaría los porcentajes. En el día de hoy nos vamos a enterar cuánto va a ser el porcentaje de cada una de las propuestas. A la hora 14 tenemos una reunión con los empresarios y con el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.

Yo soy chofer de ómnibus desde hace treinta años y sé que hay empresas que sacaron los guardas. Si ustedes viajaron en ómnibus interdepartamentales, habrán advertido que el trabajo del personal es cargar bolsos, cargar encomiendas, hacer la planilla de trabajo, cobrar el boleto, etcétera. Actualmente, tenemos una planilla nueva por el *covid- 19*. Creo que las empresas que sacaron a los guardas fallaron porque una persona sola no puede andar en un doble piso o en un ómnibus haciendo todas esas tareas durante 500 kilómetros; nos parece una locura.

Otra cosa que no se mencionó nunca es que nosotros estamos regidos por una paramétrica del Ministerio de Transporte y Obras Públicas que comprende a los mecánicos, a los guardas, a los conductores, las cubiertas, etcétera. Me refiero a todo lo que compone la paramétrica del boleto, pero en ningún lado está la encomienda. Si han ido por Tres Cruces, habrán visto la cantidad de encomiendas que se van en los ómnibus. Esa encomienda va paga con el fideicomiso del gasoil y no está incluida en nuestro sueldo ni en la paramétrica.

Nosotros tenemos que colaborar como trabajadores, pero vamos a consensuar todo de otra manera. ¿Por qué tenemos que pagar solo nosotros? No queremos perder las conquistas que logramos desde 1957 hasta ahora. ¿Por qué tenemos que perder? Lo digo porque en el Consejo de Salarios llegamos a llevarnos una pauta de un 10% o de un 12% en cuatro o cinco meses. ¿Por qué los trabajadores solos tenemos que pagar esto?

Frente a esta pandemia, los primeros que están en la punta de la lanza es la gente de la salud. Los segundos son los del Ministerio del Interior porque están trabajando con eso, y los terceros somos nosotros porque estamos andando en ómnibus con gente parada y con personas que no mantienen distanciamiento social. Además, nosotros

andamos con ómnibus cerrados, con aire acondicionado, con el mismo aire todo el tiempo que se va enfriando. Tampoco se nos reconoce eso.

Sabemos que tenemos que colaborar, pero no tenemos que dejar la vida por esto. Anetra, antes de toda esta negociación y del aumento del 1º de marzo, ya nos había dicho que no iba a negociar por otra empresa que no estuviese afiliada a la Asociación. Sin embargo, Anetra no da garantías. Hay empresas que trabajan contra el laudo y Anetra no les dice nada, no las regula. Además, Anetra es la que firma el laudo del Grupo 12, y sabemos que hay muchos incumplimientos. Después, nos llevan a este cuello de botella con un choque entre los trabajadores del transporte, la ciudadanía y el sector político. No queremos ser presionados para ir contra el gobierno ni contra la ciudadanía. Queremos hacer bien nuestro trabajo y no a base de presiones de las empresas.

SEÑOR DA MOTTA (Marcelo).- En la última propuesta del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social se habla de un 10% que se complementaría con los ajustes pendientes a marzo, el correctivo y setiembre. Se estudia estirar el convenio por seis meses más, es decir, de marzo a febrero de 2021 para agosto o setiembre.

Nosotros hemos pedido que se nos demostrara de dónde salía ese 10% y cuál era el aporte de las empresas ante esta situación. Desde el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social se nos dijo que se iba a pedir un informe al Ministerio de Economía y Finanzas y que evaluara las propuestas, pero en ningún momento se nos presentó documentación acerca de ese 10%. Los trabajadores nunca reclamamos un 10% para salir de esta situación.

Tuvimos reuniones en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, pero no se nos mostró ninguna estadística. No se hizo ningún proceso de descuelgue.

SEÑOR PRESIDENTE.- Hemos escuchado atentamente todos los planteos y quedamos a las órdenes.

Les agradecemos su presencia.

(Se retira de sala una delegación de trabajadores de la Coordinadora del Interdepartamental de la Unión Nacional de Obreros y Trabajadores del Transporte)

——Como tenemos un listado largo de entrevistas -según lo que conversamos con el señor diputado Sebastián Cal-, sería bueno poder coordinarlas para atender la mayor cantidad de temas posible.

SEÑOR ALBERNAZ PEREIRA (Rodrigo).- De acuerdo con lo conversado con el señor diputado Sebastián Cal, nos sugirió convocar al director de la Dinacia.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se va a convocar al director de la Dinacia y DGIA.

Se va a votar.

(Se vota)

——Cuatro por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

No habiendo más asuntos, se levanta la reunión.

